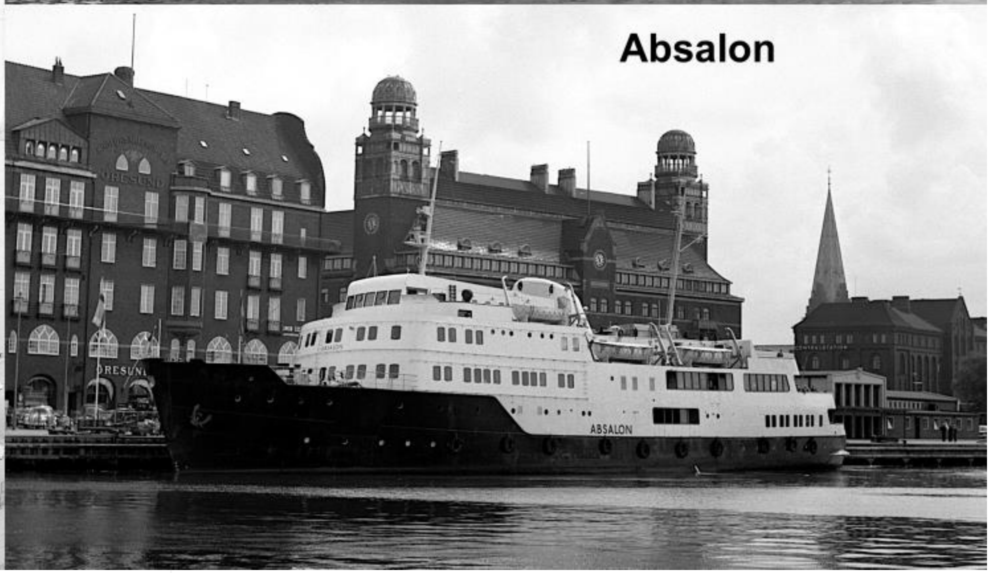
Båttrafiken Malmö – Köpenhamn Historik



Öresund

Gripen

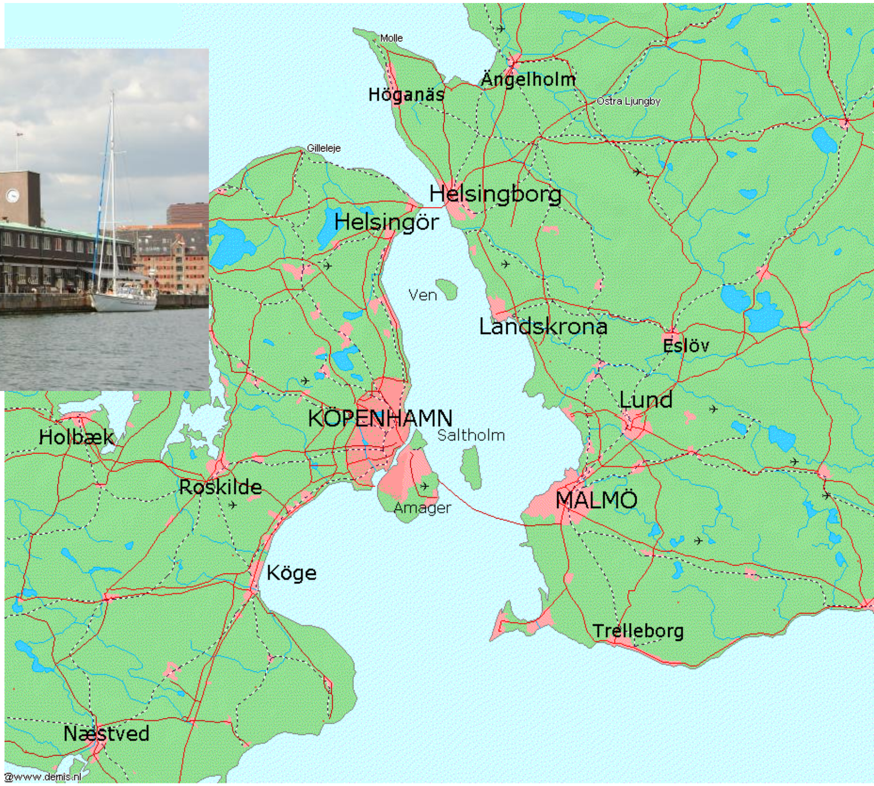
Örnen

Absalon

Bärplansbåten Løberen var i trafik för Flygbåtarna 1972-1985

Katamaranen Sjöbjörnen var i trafik för Flygbåtarna 1995-2002

Bärplansbåtarna ersattes av katamaraner från maj/juni 1977 då Tunen och Tranen, vilka hade den något längre överfartstiden på 45 minuter, sattes i trafik. 1987 säljs den sista bärplansbåten Viggen. På valborgsmässoafton 2002 gjorde "Sjöbjörnen" sin sista tur i riktning mot Malmö. Två veckor senare meddelades att det italienska rederiet SNAV, som trafikerar linjer i Adriatiska havet, hade köpt tre av flygbåtarna som trafikerat Öresund.

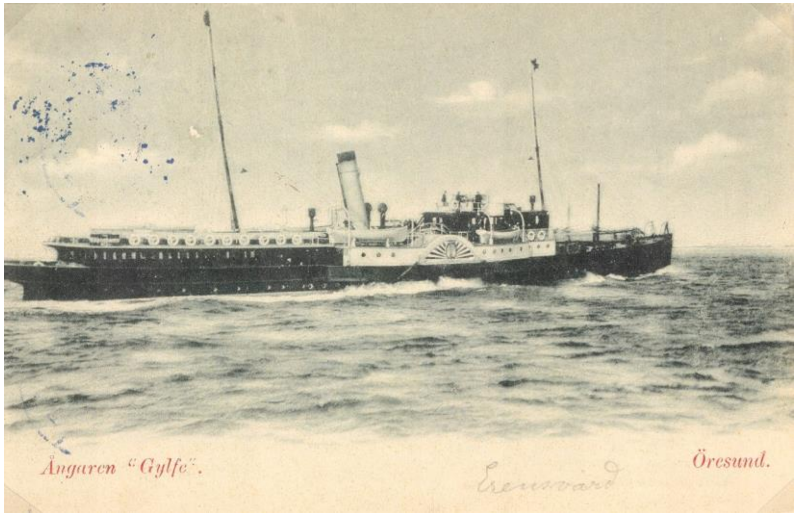


Redan 1522 var transporten mellan städerna organiserad i färjemanslag – åtta färjemän på var sin sida sundet. De rodde eller seglade med post, passagerare och varor i öppna båtar. Det dröjde dock till 1800-talet innan egentlig färjetrafik kom till stånd. Ett första steg togs 1824 när en linje öppnades för gods- och persontransport med snabbseglande ”paketbåtar”, men det var med ångfartygens ankomst som trafiken på allvar tog fart. 1819 kom den första ångbåten till Köpenhamn, hjulångaren "Caledonia" och 1828 gjorde hon den första lustturen till Malmö. ”Caledonia” fick dock inte lägga till i hamnen, eftersom myndigheterna befarade att gnistor från ångpannan utgjorde en brandrisk för de segelfartyg som låg i hamnen. Fartyget fick ankra på redden och passagerarna tas i land med roddbåtar.
När de östdanska landskapen avträddes till Sverige 1656 infördes krav på särskilda pass för resor över Öresund. 1836 förenklades resandet genom att en enklare och billigare ”passersedel” infördes som tillät mera kortvariga resor över sundet.

Caledonia under dansk flagg.

Hjulångaren och skonaren ”Malmö” byggdes på Karlshamns varv med ett skrov av trä och med maskinell utrustning från Motala verkstad. Resan tog två timmar och ombord fanns 150 passagerare.

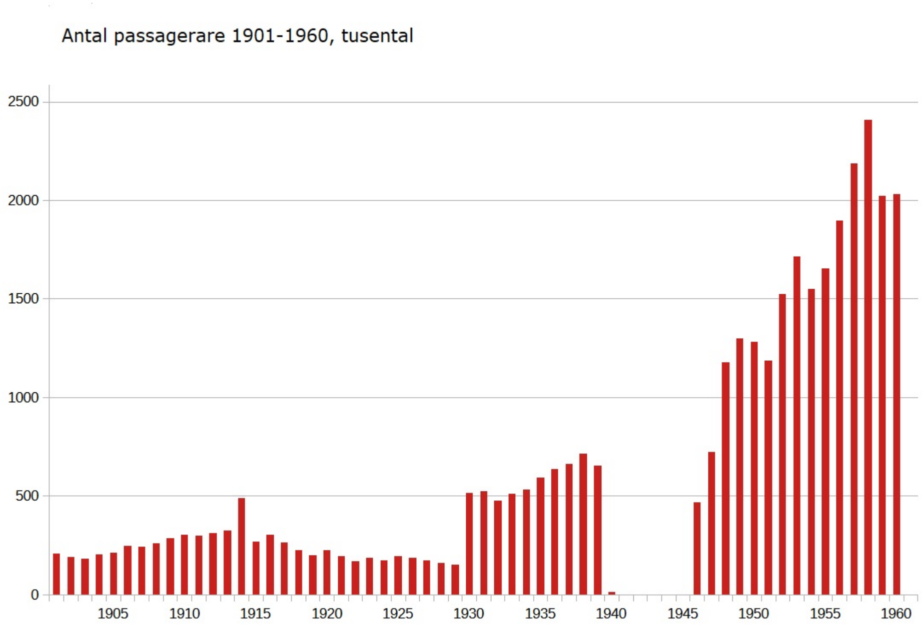
S/S ”Malmö” fick snart konkurrens. Hjulångaren ”Union” började sin trafik 1841 och andra fartyg tillkom sedan. Priskrig utbröt mellan de olika rederierna. Konkurrensen tilltog på 1860-talet, dels på grund av att passtvånget delvis upphävdes 1860 och dels för att den framväxande tågtrafiken i Europa gjorde att ångbåtar som trafikerat kanaler och kuster nu blev utkonkurrerade av tågen och därför sökte en ny marknad. Kring 1870 gick flera rederier samman och 1874 övertog Det Forenede Dampskibs-Selskab (DFDS) alla fartyg på linjen Malmö–Köpenhamn. DFDS bedrev dessutom mycken annan färjetrafik på Öresund.
1895 började Statens Järnvägar (SJ) och De Danske Statsbaner (DSB) att trafikera Malmö–Köpenhamn med tågfärjor. De vanliga passagerarbåtarna lade i Köpenhamn till vid Havnegade i centrum men tågfärjorna hade sin plats längre norrut, vid frihamnen. Därifrån gick tåg till Hovedbanegården i centrum.



Ångaren Kjøbenhavn som seglade mellan Malmö och Köpenhamn 1895–1923.

Hjulångaren ”Gylfe”, systerfartyg till ”Gefion”. Byggd 1874/75. Bruttotonnage 274. Passagerare: 800/1 000 ("Gylfe" och "Gefion" förlängdes 1891/92 så att kapaciteten utökades till 1000 passagerare).

Öresundsbolaget kom att under lång tid dominera trafiken mellan Malmö och Köpenhamn om man bortser från tågfärjan. Från 1922 fanns viss konkurrens från en linje mellan Landskrona och Köpenhamn och på 1930-talet bedrevs trafik mellan Limhamn och Dragör. 1943, under andra världskriget, beslöt Sveriges riksdag att köpa aktierna i Svenska Rederiaktiebolaget Öresund för SJ:s räkning. I Danmark köpte DSB aktierna i Dampskibsselskabet Øresund.
När trafiken kom igång efter kriget fanns alltså ingen konkurrens på rutten.
Passagerarsiffrorna steg snabbt. SJ satte 1945 in den nybyggda tågfärjan ”Malmöhus”, kallad ”Den vita svanen”, som även tog ombord bilar. Det gjorde också Öresundsbolagets nya stora båtar ”Absalon” (1955) och "Gripen" (1956). Efter kriget rådde brist på varor i Danmark och många danskar gjorde därför inköpsresor till Malmö. Det var först en bit in på 1950-talet som passagerarströmmen vände när Malmöborna for till Köpenhamn för att handla billig mat. På 1950-talet fick Öresundsbolaget konkurrens av nya rederier.



Lagar och regler genom åren

1914: Baltiska utställningen i Malmö.

1918: Passtvång införs.

1928: Passtvånget lättas något.

1930: Passtvånget slopas och skattefria tobaksvaror börjar säljas ombord.

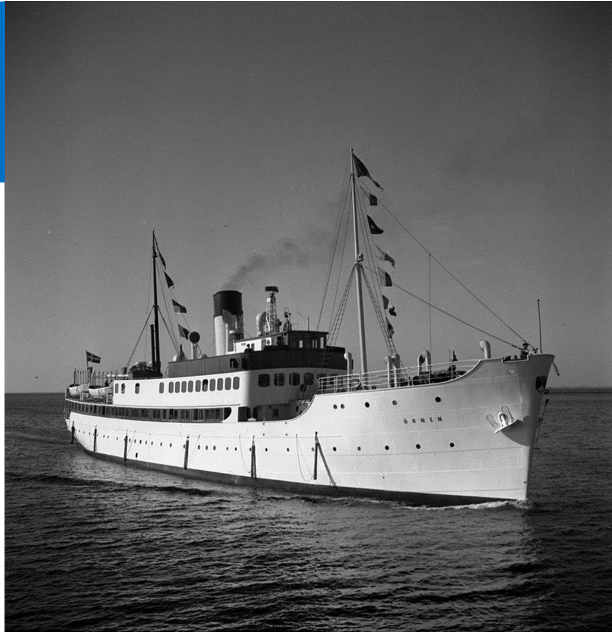
1939: Andra världskriget utbryter och passtvång återinförs.

1940: Danmark ockuperas och visumtvång införs.

1946: Visumtvånget upphör.

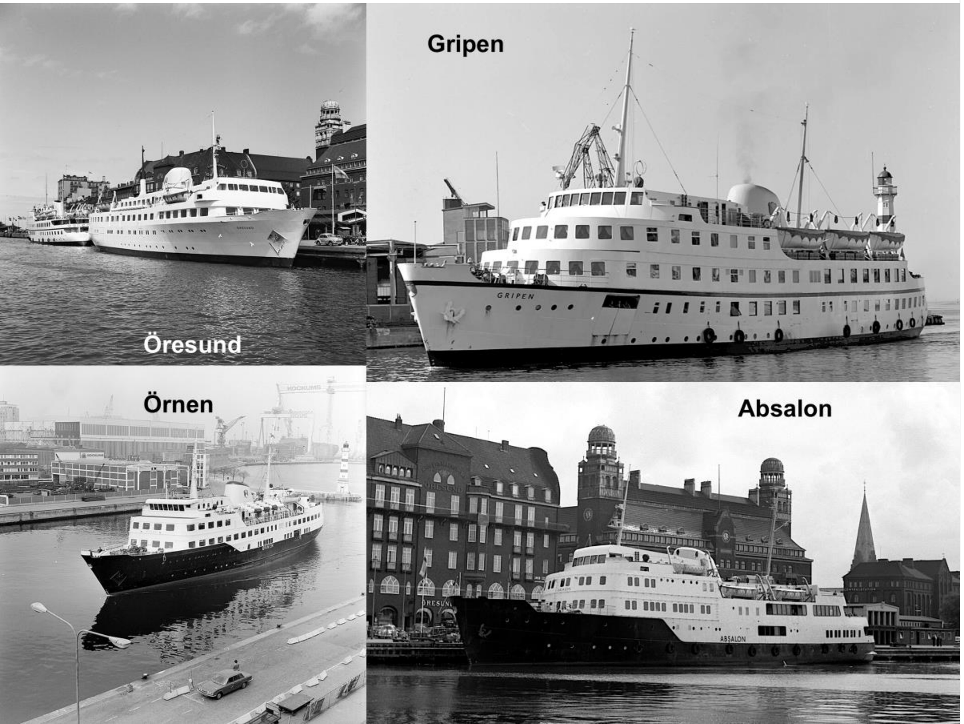
1952: Nordisk passunion.

1958: All passkontroll slopas



S/S ”Örnen”, byggd 1909, ankommer till Malmö hamn. ”Örnen” seglade på Malmö–Köpenhamn 1951–1959.

Den kraftiga ökningen av passagerare fortsatte på 1960-talet. Öresundsbolaget hade nu konkurrens av andra bolag och startade själv trafik på linjen Limhamn–Dragör. Öresundsbolaget satte in ”Öresund” (1960) och "Ørnen" (1962) mellan Malmö och Köpenhamn. ”Absalon”, ”Gripen”, ”Öresund” och ”Ørnen” brukade kallas ”de stora båtarna” för att skilja dem från de andra rederiernas mindre fartyg och de bärplansbåtar som tillkom på 1960-talet (fast störst var förstås tåg- och passagerarfärjan ”Malmöhus”).
På 1970-talet avvecklade Öresundsbolaget de stora båtarna en efter en på grund av dålig lönsamhet. Malmö kommun och Rederi AB Nordö försökte återuppta trafiken på 1980-talet. Man köpte in ”Gripen”, döpte om henne till ”Gripen av Malmö” och trafikerade rutten 1984–1987, men gav sedan upp.



Förutom nämnda Centrumlinjen, Kastruplinjen och Orangelinjen seglade flera andra rederier mellan Malmö och Köpenhamn:

1961–1962 Vikingbåtarna.
1984–1993 MK-line.
1989–1993 Copenhagen Line.

Planer på en färjeförbindelse mellan Limhamn och Dragör fanns redan på 1870-talet men de genomfördes aldrig[1]. 1927 gjorde turistföreningen i Dragör ett försök med att driva persontrafik på sträckan, men tvingades snart att ge upp. Den ökande bilismen ledde till nya satsningar. 1931 köpte det danska rederiet Nordisk Rute- og Færgefart det tidigare danska minfartyget Asa-Thor från 1884 och byggde om båten för biltransport, med avsikt att sätta in henne på linjen Dragör-Limhamn 1931. Emellertid fann man att behovet var ännu större på sträckan Helsingör-Helsingborg

M/S Hamlet, byggd 1968, i trafik på linjen Dragør-Limhamn 1969-1996.

Det dröjde därför till 1933 innan en regelbunden persontrafik mellan Dragör och Limhamn inleddes. S/S Alexandra, byggd 1875, brukar betraktas som det första fartyget i reguljär trafik mellan hamnarna. Fartyget sattes in på linjen 1933 men togs ur drift efter ett par år.
1933 startades också trafik på linjen med den förra poståQngaren S/S Nordby, byggd 1896. Inte heller denna satsning lyckades och linjen lades ner efter den inledande säsongen. Ett konsortium av välbärgade dragörbor köpte då Nordby, döpte henne till Dragør och byggde om henne så att hon även kunde medföra fem personbilar. Dragør trafikerade sedan Dragör-Limhamn 1934-1939. Man körde dagligen tre dubbelturer och på söndagar fem turer. Vid behov vikarierade Asa-Thor för Dragør. Dragør kunde ta 250 passagerare, 5 personbilar. Överfarten tog cirka 1 ½ timme. Vid utbrottet av andra världskriget 1939 lades minor ut i Öresund och persontrafiken mellan Dragör och Limhamn tvingades att upphöra. Dragør rekryterades 1942 av Tyskland för att användas för trupptransporter och sänktes av allierade styrkor i Kielkanalen 1944.

1960–1999

Det dröjde till 1958 innan bolaget inledde planeringen av återupprättandet av sträckan Limhamn-Dragör. Först den 8 april 1960 började så trafiken med den norskbyggda färjan Dragør[6] och tre månader senare sattes systerskeppet Limhamn in på rutten och antalet dagliga dubbelturer ökades från fem till fjorton.
I juni 1964 utökades båtarna till tre i och med att Drogden tillkom

I maj 1967 var det dags för Drogdens systerfartyg Saltholm (och de dagliga turerna ökade till 52). Den 1 juli 1969 ersattes Dragør och Limhamn av systerfartygen Hamlet och Ofelia och den 22 maj 1972 tillkom en femte färja - Scania. Resandet visade en tillbakagång mot slutet av 1970-talet, vilket ledde till att Drogden togs ur trafik 1977 och två år senare pensionerades även Saltholm. Den 19 december 1996 ersattes Hamlet och Ofelia av den stora katamaranen Felix, vilken kortade restiden från 55 minuter till 30 och kunde göra 22 dagliga turer, men den var mindre tillförlitlig och hade stora problem med vattenjetdriften om det var issörja (den 6 januari 1997, efter bara en knapp månad i trafik, gick hon dessutom på grund utanför Limhamn).

I samband med öppnandet av Öresundsbron den 1 juli 2000 skulle färjetrafiken upphöra, men redan den 30 oktober 1999 gjorde Scania sin sista tur och dagen efter gick också sista turen med Felix, vilket innebar att det inte fanns någon möjlighet att föra bilar över Öresund söder om Helsingborg-Helsingør i åtta månader.
Driften övergick 1977 till AB Sundfart (den svenska delen av Öresundsbolaget - den danska delen, "Øresundsbådene", fortsatte driva Flygbåtarna och "De stora båtarna" mellan Malmö och Köpenhamn) och 1981 till Scandinavian Ferry Lines (som bildades genom ett samgående mellan AB Sundfart och Rederi AB Svea - från 1991 under namnet Sweferry AB och från 1997 Scandlines).

Dragör båtar

M/S Dragør	1960 - 1969
M/S Limhamn	1960 - 1969
M/S Drogden	1964 - 1977
M/S Saltholm	1967 - 1979
M/S Hamlet	1969 - 1996
M/S Ofelia	1969 - 1996
M/S Scania	1972 - 1999
HSC Felix	1996 - 1999

Passagerare	Personbilar	Lastbilar/Bussar
71 000 000	8 000 000	2 000 000

Åren 1960 – 95 transporterades hela 71 miljoner passagerare, 8 miljoner bilar och 2 miljoner lastbilar.